

MEMETAKAN KONFLIK DALAM PENGADAAN TANAH BANDARA KOMODO

Mr Padjo dan M. Nazir Salim***

Abstract: The research is aimed at describing conflict on the land acquisition of expanding the Komodo Airport at West Manggarai Regency, NTT. The expansion of airport is intended to accommodate the tourist since Komodo was determined to be The New 7 Wonder of Nature. The increase of tourist place, especially on Sail Komodo program in September 2013. The focus of expansion was on three places namely the 300 meter runway which belonged to Department of Transportation. The west part of the airport that is Binongko Hill and Batu Hill. At the last two areas, the expansion was done by eliminating the people's land. This resulted protests from the society as they do not get any financial return. Using the qualitative and critical approaches, the study was able to show the map of conflict location between the regional government and the society. At the Binongko and Batu Hill areas, the conflict took place as people did not set any financial return.

Keywords: land acquisitions of Komodo airport, conflict, compensation

Intisari: Tulisan ini berisi gambaran konflik dalam pelaksanaan pengadaan tanah perluasan Bandara Komodo, di Kabupaten Manggarai Barat, NTT. Perluasan bandara dilakukan untuk mengakomodir jumlah wisatawan yang terus meningkat sejak Komodo di tetapkan sebagai *The New 7 Wonders of Nature*, terutama lonjakan tajam jumlah wisatawan yang terjadi pada puncak acara *sail* Komodo pada September 2013. Titik perluasan bandara terjadi di tiga tempat yaitu landasan pacu sejauh 300m, yang luasannya masih masuk dalam Hak Pengelolaan Departemen Perhubungan dan bagian barat bandara yaitu Bukit Binongko dan Bukit Batu. Pada dua area terakhir dilakukan dengan cara menggusur tanah warga sehingga menuai protes dari masyarakat sebagai pemilik lahan karena tanpa proses ganti rugi. Dengan metode kualitatif dan pendekatan kritis, kajian ini mampu menunjukkan letak persoalan dan peta konflik antara pemda dan masyarakat, dimana pada areal bukit Batu dan Bukit Binongko-lah kemudian yang menjadi persoalan karena tidak ditemukan titik temu sebagaimana masyarakat menuntut ganti rugi.

Kata Kunci: Pengadaan tanah Bandara Komodo, konflik, ganti rugi.

A. Pengantar

Ada ribuan konflik menyangkut persoalan tanah di Indonesia, khususnya yang langsung beririsan dengan persoalan-persoalan agraria. Menariknya, salah satu persoalan pokok menyangkut konflik struktural yang tersistematis ditandai dengan kebijakan negara, yakni pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Pengadaan tanah sering diwarnai dengan dampak (konflik horizontal) yang tidak bisa diantisipasi oleh negara sebagai pembuat kebijakan. Ironisnya, ada banyak konflik yang diakibatkan oleh

pengadaan tanah untuk kepentingan umum seperti pembangunan bandara, jalan, waduk, bendungan, dan pelabuhan, disisi lain muncul juga konflik yang diakibatkan oleh tidak adanya kebijakan negara dalam hal "pengadaan tanah untuk masyarakat" yang membutuhkan, baik untuk kepentingan pertanian, perkebunan, pengairan, lahan tinggal (perumahan), dan lainnya. Artinya, dua realitas yang berlawanan itu mengkonfirmasi bahwa konflik dalam persoalan tanah semakin tajam karena ketidakseimbangan dua kebijakan yang dilakukan negara yang saling menjauh, padahal keduanya sama pentingnya.

Dalam UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum, dari sisi

*Staf Badan Pertanahan Nasional RI. ** Staf Pengajar Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.

isi dan prosedur sebenarnya jauh lebih detil karena diatur secara tegas hak-hak dan kewajiban negara terhadap pihak-pihak terkait dengan pengadaan tanah, akan tetapi selalu muncul persoalan akibat tidak adanya keberpihakan, yang selalu didorong oleh negara adalah “kesepakatan”. Tak jarang kesepakatan itu menjadi persoalan baru dalam babak pengadaan tanah karena di dalam membangun kesepakatan negara memiliki hak untuk “memaksa”,¹ sehingga sering terjadi kesepakatan yang dipaksakan, artinya ada ruang memaksakan kehendak negara atas nama kepentingan umum. Di sisi lain sering juga disertai dengan intimidasi atau paksaan demi tercapainya kesepakatan.

Dalam bahasa hukum, kegiatan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum sering muncul permasalahan karena adanya pemutusan hubungan hukum antara orang dengan tanahnya, dimana orang harus rela kehilangan akses atas tanahnya demi pembangunan, walaupun dengan imbalan ganti rugi. Namun bagi masyarakat, melepas tanah bukan persoalan sesederhana yang dibayangkan oleh negara, karena melepas tanah berarti mencabut banyak hak warga negara sementara negara hanya mampu melakukan kompensasi terhadap satu persoalan, yakni “harga kesepakatan”. Akibat semua itu, dengan mudah kita akan menemui banyak persoalan pasca pengadaan tanah bagi pihak-pihak yang terkait, baik persoalan ekonomi, sosial, budaya, dan dampak ikutan lainnya seperti konflik.

Pada periode lalu, ketidakjelasan prosedur pelaksanaan pengadaan tanah dalam peraturan

perundang-undangan merupakan salah satu hal yang dapat menimbulkan masalah dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum, sebagaimana pengaturan mengenai pelaksanaan pengadaan tanah melalui pelepasan atau penyerahan hak, dalam keputusan Presiden No. 55 Tahun 1993, maupun yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 36 tahun 2005 jo. Peraturan presiden No. 65 Tahun 2006, yang tidak menjelaskan mengenai prosedur pelaksanaannya. Permasalahan ini semakin kompleks, karena pemerintah sebagai pengemban tugas negara dihadapkan pada dua sisi yang saling bertentangan, yaitu pertama, negara menjamin kepastian hak atas tanah perorangan dan yang kedua, melaksanakan pembangunan untuk kepentingan umum. Dua sisi tugas ini sama-sama membutuhkan perhatian pemerintah, oleh karena itu negara dituntut berlaku adil dalam menjalankannya.

Cukup disayangkan, pemerintah dalam melaksanakan kegiatan pengadaan tanah sulit untuk “berlaku adil” dalam menjalankan dua peran itu, sehingga sering menimbulkan persoalan baru yang semakin menguras perhatian pemerintah. Ditambah juga dengan hadirnya berbagai pihak yang selalu kritis terhadap kebijakan yang akan dilaksanakan. Sitasasi tersebut sering memicu ketegangan dan konflik antara pihak-pihak yang terlibat di dalamnya. Hal ini pula yang terjadi dalam konteks pengadaan tanah di Kabupaten Manggarai Barat.

Pasca pembangunan perluasan Bandara Komodo, tampak beberapa persoalan semakin mengkrucut pada konflik yang meluas dengan melibatkan banyak aktor. Berbagai upaya yang dilakukan oleh para pihak tidak mampu menghasilkan solusi yang konkrit untuk pihak-pihak yang terlibat, ujungnya ada banyak pihak yang dirugikan akibat pengadaan tanah tersebut. Persoalan kewenangan dan proses serta prosedur menjadi persoalan yang penting dalam pembebasan lahan agar para pihak bisa saling memahami

¹ Pasal 24 UU Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum disebutkan jika dalam hal pihak yang berhak menolak bentuk dan/atau besarnya ganti kerugian berdasarkan hasil musyawarah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, atau putusan pengadilan negeri/Mahkamah Agung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38, ganti kerugian dititipkan di pengadilan negeri setempat.

dan menghindari konflik-konflik yang ditimbulkan. Namun pada kasus Bandara Komodo hal itu tidak bisa dihindarkan karena para pihak tidak secara maksimal mengambil peran mencari solusi.

Berdasarkan realitas di atas, penulis ingin melihat secara jernih berbagai persoalan (khususnya konflik) yang terkait dengan problem pengadaan tanah untuk perluasan Bandara Komodo. Penulis ingin melihat dari Proses, prosedur, dan gagasan perluasan bandara dalam kerangka konflik yang ditimbulkan sebagai akibat dari kegiatan tersebut. Setidaknya ada dua persoalan dasar yang ingin dijelaskan dalam artikel ini: pertama proses yang terkait dalam pengadaan tanah untuk perluasan Bandara Komodo dan bagaimana konflik itu bisa terjadi dan berlarut hingga kini. Realitasnya, para aktor atau para pihak terlibat saling lempar tanggung jawab pasca pembangunan dan perluasan bandara, hal itu menimbulkan dampak ikutan yang menjadi problem hingga kini, yakni mengerasnya konflik antara warga (pemilik tanah) dengan pemerintah daerah.

Untuk melihat persoalan pengadaan tanah dan konflik, beberapa kajian terkait tentang persoalan tersebut telah banyak dilakukan oleh para peneliti terdahulu. Akan tetapi khusus Bandara Komodo masih menjadi kajian yang langka, artinya belum ada peneliti yang mengkaji berbagai persoalan kerumitan dan konflik yang melibatkan “warga vs negara”. Dalam kacamata konflik struktural sebagaimana Noer Fauzi Rachman² jelaskan, ia bisa dimaknai sebagai bagian dari konflik yang ditimbulkan oleh sebuah kebijakan negara, akan tetapi realitas di lapangan tidak selalu harus dijelaskan secara struktural, sebab masyarakat Nusa Tenggara Timur yang kental dengan masyarakat adatnya lebih bisa menjelaskan persoalan itu terjadi

dan muncul hingga tak kunjung selesai. Satu sisi, masyarakat setempat menyambut dengan perluasan Bandara Komodo karena kemungkinan akan berdampak bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi masyarakat namun di sisi lain ada banyak pihak yang dirugikan bahkan dilanggar hak-haknya.

Beberapa referensi mengenai Pengadaan Tanah untuk kepentingan umum bisa dijumpai dibanyak penelitian karena kajian ini menarik untuk dilakukan terutama menyangkut pemutusan hubungan hukum antara subjek dan objek. Akan tetapi, sedikit problem karena ternyata banyak kajian yang muncul terkait dengan prosedur pelaksanaan, masalah ganti rugi, kewenangan pelaksanaannya, ataupun evaluasi pelaksanaan pengadaan tanah. Artinya jarang kajian yang langsung membicarakan problem serius dalam pengadaan tanah, baik proses maupun pasca pengadaan tanah. Ada banyak persoalan dalam pasca pengadaan tanah, misal bagaimana negara bertanggung jawab atau memikirkan persoalan sosial ekonomi dan konflik pasca pengadaan tanah, matinya sumber-sumber ekonomi beberapa pihak akibat pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan. Wilayah ini masih luput dari perhatian para peneliti karena banyak pihak lebih memperhatikan proses dalam pengadaan tanah, prosedur, dan antisipasi konflik yang akan muncul.

Penelitian Renardy Gabriel Haposan Tambunan³ menunjukkan terdapat pemberian ganti kerugian yang salah sasaran yakni pada pihak yang seharusnya tidak menerima ganti kerugian, terdapat sengketa batas, tuntutan ganti kerugian yang melebihi nilai ekonomis tanah, adanya tumpang tindih pengakuan hak atas tanah adat,

²Noer Fauzi Rachman, “Rantai Penjelas Konflik-konflik Agraria yang Kronis, Sistemik, dan Meluas di Indonesia”, *Bhumi*, No. 37 tahun 12, April 2013.

³Renardy Gabriel Haposan Tambunan, “Studi Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Yang Berasal Dari Tanah Milik Adat Di Kota Jayapura”, Skripsi, Yogyakarta, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, 2005.

sehingga pemberian ganti rugi dobel atas satu bidang tanah. Disisi lain, banyak alasan pemerintah dikemukakan bahwa problem dalam pengadaan tanah adalah rendahnya ganti rugi yang ditawarkan oleh negara. Sementara kajian Deny Hermawan⁴ menunjukkan betapa koordinasi antar lembaga begitu penting. Menurut Hermawan yang mengkaji pengadaan tanah untuk fasilitas infrastruktur jalan di sebuah wilayah Jawa Barat. Dalam penelitiannya diketahui bahwa pengadaan tanah dilakukan tanpa koordinasi antara instansi terkait, hal ini juga terjadi dalam kasus pengadaan tanah untuk perluasan Bandara Komodo, yang kesemua itu berpotensi menjadi kasus hukum. Ada kesan Pemda meremehkan prosedur bahkan bukan sekadar prosedur dilanggar, namun sering memunculkan kesepakatan-kesepakatan baru di luar aturan hukum.

Menarik juga dengan apa yang dikerjakan oleh Bukhari⁵ yang mencoba melihat problematika pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan kepentingan umum di Aceh. Sebuah kesepakatan yang sudah dicapai diawal oleh para pihak juga berpotensi menimbulkan kekecewaan dan persoalan baru karena dianggap tidak adil oleh pihak lain akibat cara-cara dalam mencapai kesepakatan dianggap tidak tepat. Artinya memang benar bahwa di dalam memutus hubungan hukum antara subjek dan objek tidaklah mudah, tidak semata persoalan nilai ganti rugi, namun juga ada persoalan lain dibalik apa yang menjadi hak masyarakat selama ini, orang selalu menyebut dengan “tanah adalah persoalan hidup dan mati

⁴Deni Hermawan, “Studi Mengenai Pelaksanaan Pengadaan Tanah Skala Kecil Bagi Pelebaran Jalan Umum Untuk Pembuatan Jalan Layang Di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat”, Skripsi, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional Yogyakarta, 2005.

⁵Bukhari, “Problematika Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Kepentingan Umum: Studi Kasus Pada Pembangunan Kampus Unimal Di Desa Reuleut Timur Kecamatan Muara Batu Kabupaten Aceh Utara” Tesis, Universitas Sumatra Utara, 2008.

bagi pemiliknya”.

Kajian pengadaan tanah yang kemungkinan berpotensi menimbulkan konflik antar instansi sebagaimana terjadi di Manggarai mirip dengan apa yang dilakukan oleh Hamsiah⁶ dengan penelitiannya di Bone. Terdapat konflik kepentingan antara pihak yang membebaskan dan pihak yang akan menerima pengadaan tanah, sehingga keputusan yang dikeluarkan menguntungkan pihak yang menerima pengadaan tanah.

Persoalan ganti rugi sering menjadi persoalan konflik dalam pengadaan tanah akibat kesepakatan yang tidak tercapai antara dua belah pihak. Hal ini juga dapat dilihat dalam kajian Azwir⁷ dalam penelitiannya tentang pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh. Dalam penelitiannya ditemukan penolakan masyarakat terhadap ganti rugi tanah yang diberikan akibat pelaksanaan pengadaan tanah yang tidak sesuai prosedur dalam peraturan perundang-undangan, yaitu penetapan ganti rugi sepihak oleh pemerintah tanpa melalui musyawarah. Hal yang sama juga terjadi dalam kasus perluasan Bandara Komodo.

Ketidakjelasan prosedur pelaksanaan pengadaan tanah dalam peraturan perundang-undangan juga merupakan hal yang dapat menimbulkan persoalan dalam pengadaan tanah sebagaimana dikaji oleh Sugiarto.⁸ Dalam penelitiannya tentang problematika hukum pemberian

⁶Hamsiah, “Studi Tentang Pemberian Ganti Kerugian Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Pengkalan Pendaratan Ikan (PPI) Di Kelurahan Ronrae, Kecamatan Tanotte Riantang Timur, Kabupaten Bone, Provinsi Sulawesi Selatan” Skripsi, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, 2004.

⁷Azwir, “Pelaksanaan Ganti Rugi Hak Atas Tanah Untuk Kepentingan Umum Pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda provinsi aceh” Tesis, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2009.

⁸Sugiarto, “Problematika Hukum Dalam Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengadaan Tanah Bagi Pengembangan Landasan Pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang”, Tesis, Universitas Diponegoro Semarang, 2010.

ganti rugi pada kasus pengembangan landasan pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, ditemukan adanya persoalan dalam pelaksanaan pengadaan tanah melalui pelepasan atau penyerahan hak atau pencabutan hak. Hal itu akibat ketidakjelasan dalam keputusan Presiden No. 55 Tahun 1993, maupun yang diatur dalam Peraturan Presiden No. 36 tahun 2005 jo. Peraturan presiden No. 65 Tahun 2006, yang mana tidak menjelaskan mengenai prosedur pelaksanaannya.

Beberapa kajian di atas berbeda dengan penelitian ini, tidak saja persoalan lokasi, namun juga yang lebih mendasar adalah kasus Manggarai dalam konteks perluasan Bandara Komodo terdapat dua persoalan serius, pertama pengadaan tanah menyimpang dari prosedur dan meniadakan pihak-pihak lain yang seharusnya terlibat dalam prosesnya, kedua adalah terjadinya pengusuran tanah warga untuk perluasan tanpa ganti rugi yang mengakibatkan konflik dan ketegangan.

Secara teoritis, dalil kajian pengadaan tanah adalah berangkat dari dalil pokok Hukum Pertanahan Adat Indonesia, dari sana kemudian lahir hak keperdataan adat. Hak keperdataan warga masyarakat hukum adat atas tanahnya merupakan suatu hak dasar yang bersifat asasi, tidak boleh dilanggar sewenang-wenang oleh warga masyarakat maupun penguasa hukum adat, baik itu mencabut ataupun menjual hak miliknya kepada pihak luar, yang berakibat terjadinya pemutusan hak kekuasaan masyarakat.⁹

Hak untuk mengatur bumi, air, ruang angkasa dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya telah dituangkan dalam Pasal 2 UUPA. Pasal ini sering dimaknai sebagai dasar terbentuknya Hak Menguasai “tanah” oleh negara. Dalam konteks ini, negara berwenang mengatur hubungan hukum antara orang dengan tanah, orang dengan orang dan perbuatan hukum antara orang

dengan orang dengan tanah. Selanjutnya dalam Pasal 4 ayat 1 dan 2 memberi ruang agar Hak Menguasai Negara tersebut dapat diberikan dengan hak atas tanah pada orang-orang maupun badan hukum.

Negara mencoba mendefinisikan kepentingan umum sebagai kepentingan banyak orang, sehingga sektor-sektor yang berkaitan dengan kepentingan umum harus dikuasai oleh Negara. Pasal 18 Undang-undang Pokok Agraria menyebutkan kepentingan negara, bangsa dan bersama dari rakyat, dapat diartikan sebagai kepentingan dimana mencakup kepentingan orang banyak dalam hal ini adalah Bangsa Indonesia. Dengan logika itu pula, kemudian muncul Instruksi Presiden No. 9 Tahun 1973 tentang Pelaksanaan Pencabutan Hak-hak Atas Tanah dan Benda-benda Yang Ada Di Atasnya. Dalam instruksi ini dijelaskan secara detil dengan apa yang disebut kepentingan umum yang salah satunya merujuk pada pembangunan nasional.¹⁰

Faktanya, demi pembangunan negara dengan mudah mengambil hak dari warganya, sehingga terkadang konflik muncul. Negara gagal memahami denyut nadi masyarakat karena mencoba menempatkan kata “pembangunan sebagai hukum”. Padahal kita paham, sekalipun terjadi proses-proses kompromi dalam pembebasan lahan pada akhirnya tetap akan menghasilkan kondisi yang berbeda dengan situasi semula.¹¹

B. Tanah Bandara Komodo dan Gagasan Perluasan Bandara

Kehidupan sosial budaya masyarakat Manggarai Barat dapat dilihat dari berbagai adat kebiasaan yang masih lestari dalam keseharian masyarakatnya sebagai warisan nenek moyang sebelum-

⁹ Herman Soesangobeng, *Filosofi, Asas, Ajaran, Teori Hukum Pertanahan dan Agraria*, STPN Press, 2012, hlm. 234, 235.

¹⁰ Instruksi Presiden No. 9 Tahun 1973 *tentang Pelaksanaan Pencabutan Hak-hak Atas Tanah dan Benda-Benda Yang Ada di Atasnya*, Pasal 1 ayat (1).

¹¹ Rusdi, *Konflik Sosial Dalam Proses Ganti Rugi Lahan dan Bangunan Lumpur Lapindo*, STPN Press, Yogyakarta, 2012, hlm. 23.

nya. Secara umum kebudayaan masyarakat adat Manggarai Barat, Manggarai dan Manggarai Timur sama, dengan sebutan *Nuca Lale dan* wilayahnya “*Wae Mokol Awo Selat Sape Sale Tanah Manggarai*” (sebelah Timur Wae Mokol sebelah Barat Selat Sape Tanah Manggarai) yang mencakup wilayah ketiga kabupaten ini, yaitu Kabupaten Manggarai Barat, Kabupaten Manggarai dan Kabupaten Manggarai Timur, dimana struktur masyarakat adat, wilayah adat, dan hukum adatnya sudah ada, jauh sebelum pemerintah kolonial masuk ke wilayah Manggarai dengan istilah “*gendang one lingko pe'ang*” (gendang di dalam tanah adat di luar).

Terbentuknya struktur elite adat yang ada di Manggarai tidak lepas dari campur tangan pemerintah Kolonial Belanda, yang mengangkat raja Manggarai. Raja kemudian mengangkat *Dalu (hamente)*, dan *Dalu* membentuk Gelarang yang fungsinya membagi-bagi tanah adat atau *lingko* pada setiap kampung dengan tujuan untuk menarik pajak, yang mana sesungguhnya pada setiap kampung tersebut sudah terlebih dahulu ada pemimpin sebagaimana telah diuraikan di atas.

Sementara pola perkampungan tradisional Manggarai (*beo*) berbentuk lingkaran yang melambangkan suatu keutuhan atau persatuan. Pada bagian tengah kampung biasanya terdapat tempat yang rata seperti meja yang terbentuk dari susunan batu yang digunakan sebagai altar atau meja persembahan dalam upacara adat, yang di tengahnya ditanam pohon (*langke*), altar ini disebut juga *compang*,¹² dan rumah adatnya dengan dinding berbentuk lingkaran, tutupan atap kerucut, yang melambangkan persaudaraan dan kekeluargaan. Rumah adat disebut juga *mbaru gendang*, dan setiap *mbaru gendang* mempunyai tanah adat atau tanah ulayat yang disebut *lingko (uma lodok ata do)* yang digarap berdasar-

¹² Nggoro Adi M, *Budaya Manggarai Selayang Pandang*, 2006, Ende: Nusa Indah, hlm. 34.

kan hasil kesepakatan bersama.¹³

Masyarakat adat adalah kelompok yang ikut andil dalam menyumbang pemberian tanah adat kepada pemerintah untuk kepentingan pembangunan, termasuk sejarah tanah Bandar Udara Komodo. Bandara ini dahulu disebut Bandar Udara Mutiara II¹⁴, dimulai pada tahun 1958 yaitu pada saat terbitnya Undang-undang Nomor 64 tahun 1958 tentang Pembentukan Daerah-daerah Tingkat I Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur pada tanggal 11 Agustus 1958, yang berdampak pada rencana pemekaran wilayah Kabupaten Manggarai. Tahun 1961 Persekutuan adat Nggorang menyerahkan tanah seluas ± 70 ha, untuk persiapan pemekaran wilayah Kabupaten Manggarai.

Pada tahun 1984 persekutuan adat Nggorang, melalui Kepala Persekutuan Adat menyerahkan tanah yang rencananya seluas ±380 ha¹⁵, yang mencakup Lengkong Sernaru, Lengkong Sarker, Lengkong Wae Kelambu dan Lengkong Rangko¹⁶ untuk pemekaran wilayah Kabupaten Manggarai. Pada tanggal 24 Agustus tahun 1984 dilakukan pengukuran tanah seluas 79,66 oleh Kantor Agraria yang dikepalai oleh Achmad Musa untuk pembangunan lapangan terbang Mutiara II yang semula merupakan tanah perkampungan masyarakat adat Wae Kelambu. Masyarakat tersebut kemudian dipindahkan oleh pemerintah ke daerah pemampatan di Desa Batu Cermin¹⁷. Masih dalam tahun yang sama, pada tanggal 21 Oktober 1984, kepala persekutuan Adat Nggorang kembali menyerahkan tanah untuk perluasan Bandara Mutiara, yang mana berdasarkan hasil

¹³*Ibid.*, hlm. 39.

¹⁴Wawancara dengan Abdulah Nur, tanggal 20 Februari 2014, di Labuan Bajo.

¹⁵Wawancara dengan Vinsensius Eso, tanggal 16 Maret 2014, di Labuan Bajo.

¹⁶Wawancara dengan Marselinus Bandur, Lengkong adalah wilayah adat di daerah Manggarai Barat, 11 Maret 2014.

¹⁷Wawancara dengan Vinsensius Eso, tanggal 16 Maret 2014, di Labuan Bajo.

pengukuran dari Kantor Agraria seluas 15,34 ha untuk perluasan Bandara. Wilayah bandara berada di lengkung Serakera, sehingga total luasan tanah bandara menjadi 95 ha dari yang direncanakan 380 ha.¹⁸

Pada tahun 1991, Persekutuan Masyarakat Adat Nggorang melalui kepala persekutuan adatnya yaitu Haji Ishaka, melakukan pengukuhan kembali penyerahan tanah yang dilakukan pada tahun 1984 dalam rangka pemekaran wilayah tersebut, dengan luas 328,7 ha, dari rencana semula ± 380 ha. Sampai pada tahun 1991, luasan pasti penyerahan tanah dalam rangka pemekaran wilayah tersebut adalah 328,7 ha, termasuk di dalamnya adalah tanah bandara seluas 95 ha.¹⁹

Pada tahun 1994 tanah bandara dimohonkan "sertipikat" hak atas tanahnya, maka diterbitkan "sertifikat" oleh Kantor Pertanahan Kabupaten Manggarai pada tanggal 4 Februari 1994, dengan jenis hak yaitu Hak Pengelolaan No.00001 An. Departemen Perhubungan, dengan luas 95,2ha dengan jumlah pilar sebanyak XVI buah, berdiri di dalam titik batas bidang tanah. Sertipikat tersebut ditandatangani oleh Lucas Lada dengan nomor seri blangko AE. 369103. Tanah tersebut masuk dalam wilayah kelurahan Wae Kelambu, dengan batas-batas:

- a. Sebelah Utara adalah tanah Pemerintah Daerah Tingkat II Manggarai;
- b. Sebelah Selatan adalah tanah Pemerintah Daerah Tingkat II Manggarai;
- c. Sebelah Timur adalah adalah tanah Pemerintah Daerah Tingkat II Manggarai;
- d. Sebelah Barat adalah tanah adat.²⁰

Persoalan muncul karena menurut salah satu ahli waris pemilik tanah (Darius Djabut), penser-

tipikatan tanah tersebut di atas pada tahun 1994 yang dilakukan oleh pihak pengelola Bandara Komodo dan Kantor Pertanahan Kabupaten Manggarai tanpa melibatkan pemilik tanah yang berbatasan untuk menunjukkan batas bidang tanahnya.²¹ Ketidakterlibatan para pemilik tanah yang berbatasan dengan bandara itu kemudian menjadi bagian dari beberapa persoalan tentang status dan batas tanah Bandara Komodo. Di luar persoalan tersebut, masih juga terdapat beberapa hal ketidakjelasan tanah di barat Bandara Komodo. Kondisi tersebut kemudian memunculkan konflik pada tanah bagian barat Bandara Komodo yang berbatasan dengan tanah warga. Hal itu juga yang menyebabkan ketidakpastian batas dan saling klaim para pihak. Anehnya, ditengah ketidakjelasan batas itu pihak Pemda Manggarai melakukan penggusuran lahan tanpa ganti rugi atau menyelesaikan batas terlebih dahulu.

Jika dirunut dari awal sejarah tanahnya, pada tahun 1991, Haji Ishaka sebagai fungsionaris adat Nggorang menyerahkan tanah seluas 60.000m² kepada lima puluh sembilan orang atas nama Bahrudin Waru, dkk., termasuk di dalamnya terdapat nama Darius Djabut, yang saat ini menjabat sebagai ketua FWPL (Forum Masyarakat Pemilik Lahan Bandara Komodo) yang sedang berkonflik dan melakukan penuntutan ganti rugi. Dari tanah yang diserahkan 60.000m² ternyata dalam catatan daftar nominatif dari Kantor Camat Komodo, luasan tanah tersebut seluas 20.000m² An. Darius Djabut, dkk.,²² padahal seharusnya tanah tersebut luasnya adalah 60.000m². Ketidaksesuaian ini disebabkan oleh kekeliruan surat penyerahan tanah yang disampaikan ke Kantor Camat Komodo, yang mana surat penyerahan yang disampaikan adalah surat penyerahan yang sebenarnya tidak berlaku.

¹⁸Dokumen Pelepasan Tanah Hak Adat Nggorang Kepada Dirjen Perhubungan Udara, Ruteng,1984.

¹⁹ Wawancara dengan Vinsensius Eso dan Marselinus Bandur, 16 Maret 2014, di Labuan Bajo.

²⁰Salinan Dokumen Sertipikat Hak Pengelolaan No. 00001 An. Departemen Perhubungan, 1994.

²¹Wawancara dengan Darius Djabut, di Labuan Bajo Tanggal 17 Maret 2014.

²² Salinan dokumen Daftar Nominatif Pemilik lahan di wilayah Perluasan bandara sesuai berkas/info yang masuk ke Kantor Camat Komodo.

Menurut penuturan Haji Ramang Ishaka, pada tanggal 1 Desember 1991, Ishaka dan Bapak Haku Mustafa selaku fungsionaris adat Nggorang, menyerahkan tanah seluas $\pm 60.000\text{m}^2$ pada An. Bahrudin Waru, dkk. (59 orang) diketahui oleh Kepala Desa Labuan Bajo, Haji Kuba Usman. Surat penyerahan ini berdasarkan keterangan dari Haji Ramang Ishaka, yang merupakan fungsionaris adat saat ini, juga merupakan perbaikan surat penyerahan yang dibuat satu hari sebelumnya oleh Umar Ishaka yang adalah kakak kandung Haji Ramang Ishaka, yang menyerahkan tanah seluas $\pm 20.000\text{m}^2$ di lokasi yang sama kepada 59 orang yang sama, yang disahkan oleh Kepala Desa Wae Kelambu. Hal itu sebenarnya jelas tidak sesuai dengan fakta sebenarnya, pertama, penyerahan yang dibuat oleh Umar Ishaka tidak mempunyai kekuatan hukum sebab pada saat itu belum ada penyerahan kewenangan dari Ishaka kepadanya, kedua, penyerahan yang dibuat oleh Umar Ishaka disahkan oleh Kepala Desa Wae Kelambu, hal ini tidak dibenarkan karena tanah yang diserahkan tersebut masuk dalam wilayah Desa Labuan Bajo sekarang Kelurahan Labuan Bajo bukan wilayah Desa Wae Kelambu, sehingga Kepala Desa Wae Kelambu tidak berwenang menyerahkan tanah tersebut.²³ Itulah awal dari persoalan tanah sebelah barat bandara yang hingga kini menjadi persoalan.

Pada saat status hak tanah tersebut belum selesai, pemda memiliki gagasan untuk meluaskan Bandara Komodo, akibat meningkatnya jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kabupaten Manggarai Barat, sehingga Bandara Komodo mengalami beberapa kesulitan untuk melayani wisatawan. Realitas itu akhirnya membuat pihak Pemda dan pengelola bandara untuk meluaskan Bandara Komodo. Awalnya muncul gagasan agar memperluas atau memperbanyak lalulintas

penerbangan, namun solusi itu dianggap tidak mampu mengatasi kendala yang dihadapi. Hal itu karena pesawat yang mendarat tetap pesawat kecil dan tidak mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar, sebab problem utamanya adalah ukuran Bandara Komodo yang kecil sehingga hanya dapat disinggahi pesawat-pesawat kecil. Puncaknya, ketika Komodo ditetapkan sebagai *The New 7 Wonders of Nature*, yang diperkirakan akan meningkatkan jumlah wisatawan yang akan singgah di Manggarai Barat.

Kondisi yang tidak seimbang antara jumlah wisatawan yang berkunjung dan fasilitas yang tersedia menimbulkan pemikiran pemerintah untuk memperluas bandara, agar pesawat yang lebih besar dapat mendarat di Bandara Komodo. Rencana perluasan ini semakin dikebut dan dipercepat menjelang peresmian *Sail Komodo* pada tanggal 14 September 2013 oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono, yang akan menggunakan pesawat kepresidenan jenis Boeing 737-500, selain itu agar pesawat-pesawat besar dapat beroperasi untuk dapat mengakomodir seluruh wisatawan pada saat itu.

Selain perluasan bandara sebagaimana tujuan tersebut di atas, hal lain yang harus dipertimbangkan adalah peningkatan keselamatan penerbangan dan meminimalisir *obstacle*²⁴ yang ada di sekitar bandara, maka perluasan tidak hanya dilakukan pada landasan pacu, tetapi juga dilakukan pada titik-titik tertentu di sekitar bandara yang dianggap dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan meningkatkan *obstacle*. Perluasan inilah yang kemudian menjadi titik persoalan karena menggusur tanah warga yang belum jelas statusnya sebagaimana dijelaskan di atas.

Berdasarkan kondisi tersebut, Kepala Kantor Bandara Komodo berkirin surat kepada Peme-

²³Wawancara dengan Haji Ramang Ishaka, tanggal 21 Mei di Yogyakarta.

²⁴*Obstacle* adalah hambatan yang ditemui dalam pemasangan wireless link berupa gunung, bukit atau pohon, <http://goole.wirinet.co.id/dukungan/faq>, (diunduh tanggal 9 Juni 2014).

rintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat, pada tanggal 14 Maret 2013, tentang Permasalahan Bandara Komodo dan surat pada tanggal 10 April 2013, perihal Hasil Survey Kondisi *Obstacle* di Bandara Komodo, yang mana berdasarkan surat tersebut, selain perpanjangan landasan pacu pesawat, titik yang dapat meningkatkan *obstacle* adalah pada bagian utara Bandara Komodo yaitu daerah Bukit Klumpang, sehingga perlu dilakukan pemotongan pada bukit tersebut. Pada Bukit Klumpang tidak memunculkan banyak persoalan, namun pada Bukit Binongko dan Bukit Batu yang tergusur menyisakan persoalan akibat tidak tercapainya kesepakatan kedua belah pihak.

C. Konflik dan Pembebasan Lahan Bandara Komodo

Proses Pelaksanaan Pembebasan tanah Bukit Klumpang berdasarkan Kerangka Acuan Kerja (KAK) Pembebasan Lahan Untuk Perluasan Bandara Komodo, Kabupaten Manggarai Barat. KAK menyebut, dalam rangka perluasan Bandara Komodo dan peningkatan keamanan penerbangan serta meminimalisir *obstacle*, maka perlu diadakan pembebasan lahan yang kemudian dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat terhadap lahan seluas 54.453m² dengan biaya sebesar 1.7 milyar.²⁵ Menurut keterangan Marselinus Bandur, besaran nilai ganti rugi permeter diambil dari NJOP (Nilai Jual Objek Pajak) terendah yang ada pada kawasan yang dibebaskan tersebut, kebijakan itu diambil oleh pemda karena keterbatasan dana yang dimiliki oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai Barat.²⁶

Keputusan pengadaan tanah di Kabupaten Manggarai Barat dianggap sebagai suatu yang tidak bisa ditawar. Kondisi mendesak dianggap

sebagai tindakan yang perlu dilakukan dalam rangka perluasan Bandar Udara Komodo demi mendukung kegiatan *sail* Komodo,²⁷ terutama pada puncak pelaksanaannya yang diresmikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, pada tanggal 14 September 2013. Pada saat itu kunjungan wisatawan baik lokal maupun mancanegara meningkat tajam, namun tidak didukung oleh infrastruktur yang memadai terutama bandara, yang hanya dapat mendaratkan jenis-jenis pesawat kecil dengan jumlah penumpang terbatas. Disamping itu kedatangan presiden pada puncak acara tersebut akan menggunakan pesawat kepresidenan jenis boeing 737-500, sehingga gagasan tentang pembangunan perluasan bandara pun dipercepat untuk mendukung kesuksesan acara tersebut.²⁸

Tuntutan percepatan pembangunan tersebut, tentunya harus didukung dengan percepatan pelaksanaan kegiatan pengadaan tanah, sehingga Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat, mengambil langkah melaksanakan kegiatan pengadaan tanah untuk memenuhi kebutuhan pembangunan tersebut.

Pelaksanaan pembangunan perluasan Bandara Komodo dilakukan pada tiga lokasi, yang pertama, pada area perpanjangan landasan pacu sejauh 300 meter, sehingga panjang landasan menjadi 2100 meter dari panjang landasan semula 1800 meter, dimana lokasi ini masih ada dalam area Hak Pengelolaan No. 00001 yang diterbitkan An. De-

²⁵Salinan dokumen Kerangka Acuan Kerja (KAK) Pembebasan Lahan Untuk Perluasan Bandara Komodo Kabupaten Manggarai Barat, tanggal 1 Februari 2013.

²⁶Wawancara dengan Marselinus Bandur, di Labuan Bajo 11 Maret 2014.

²⁷*Sail* Komodo merupakan event internasional yang diikuti peserta dari berbagai negara seperti Malaysia, Australia, Belanda, Thailand, Filipina, Amerika Serikat dan sebagainya, yang merupakan bentuk komitmen pemerintah untuk menjadikan wisata bahari Nusa Tenggara Timur (NTT) menjadi salah satu destinasi utama wisata dunia, yang dapat berpengaruh pada peningkatan kesejahteraan masyarakat setempat, (www.indonesiatravel.com, diunduh tanggal 8 Mei 2014, pukul 13 WIB).

²⁸I Made Ashdiana, "Jelang *Sail* Komodo Perluasan Bandara Dikebut" <http://travel.kompas.com/read/2013/09/03/Jelang.Sail.Komodo.Perluasan.Bandara.Dikebut>, diakses pada tanggal 21 November 2013, pukul 11.15 WIB.

partemen perhubungan sebagai pihak pengelola Bandara Komodo.

Lokasi perluasan bandara yang kedua berada di bagian utara Bandara Komodo tepatnya di Bukit Klumpang, perolehan tanahnya dilakukan melalui proses pelepasan hak milik masyarakat Wae Kesambi, seluas 54.543 m², dengan ganti rugi. Dan menjadi “tradisi” negara dalam pembebasan lahan warga, ganti rugi menggunakan dasar NJOP terendah yang ada di sekitar lokasi, bukan harga pasar yang sedang berlaku. Sedangkan lokasi perluasan bandara yang ketiga berada pada bagian barat Bandara Komodo tepatnya pada Bukit Binongko dan Bukit Batu, yang mana kegiatan pembangunannya dilaksanakan tanpa ada kejelasan ganti rugi tanah pada masyarakat, sehingga memunculkan persoalan panjang hingga kini.



Gambar 1: Gambaran Umum Posisi Lokasi Pengadaan Tanah dan Penggusuran. Sumber: *Citra Goole Earth*

Secara historis, data di lapangan ditemukan bahwa tanah bagian barat Bandara Komodo adalah milik masyarakat yang tergabung dalam Forum Masyarakat Pemilik Lahan Bandara Komodo (FWPL) yang dikoordinir oleh Darius Djabut. Tanah itu diperoleh dari penyerahan tanah oleh fungsionaris adat Nggorang pada tahun 1991. Ketika digusur, masyarakat melakukan protes keras pada pemerintah karena mereka kehilangan tanah tanpa ganti rugi. Masyarakat bahkan sempat menawarkan solusi konkrit dengan tuntutan ganti rugi sebesar Rp. 400.000/m² sesuai harga pasar tanah setempat, namun pemerintah tidak memenuhi.

Akibat penolakan itu, hingga hari ini perluasan Bandara Komodo menyisakan persoalan yang ruwet, bahkan konflik dan ketegangan antara warga dengan pemda telah terjadi karena tidak bertemunya kesepakatan antara dua pihak. Persoalan lain juga kemudian muncul karena dari sisi prosedur ditengarai pembebasan lahan tersebut tidak sesuai dengan aturan main yang seharusnya ditempuh.

Dalam pembebasan lahan untuk kepentingan umum semestinya memperhatikan hak-hak yang bersifat administratif dan prosedural. Pada praktiknya, Pemda Manggarai Barat telah melakukan beberapa kekeliruan secara prosedural: tidak berdasarkan dokumen perencanaan; tidak dilakukan sesuai dengan alur proses sebagaimana mestinya sesuai ketentuan yang berlaku; ketidaktepatan sumber dana pembebasan lahan; salah kewenangan pelaksana kegiatan; adanya ketidaksesuaian penentuan besar nilai ganti rugi; dan tidak dibentuk panitia pelaksana pengadaan tanah. Hal-hal mendasar ini ternyata tidak dilakukan oleh pemda sehingga potensi bermasalahnya dikemudian hari semakin besar, apalagi penggusuran bagian barat Bandara Komodo menyisakan konflik dengan warga masyarakat.

Ada beberapa hal yang tidak sesuai dengan prosedur pengadaan tanah, hal itu disebabkan karena keterbatasan Sumber Daya Manusia, bahkan banyak orang-orang yang dilibatkan di dalam tim tidak memahami prosedur pelaksanaan pengadaan tanah; kurangnya koordinasi antara instansi terkait yang berdampak pada kesalahan kewenangan pelaksanaan pengadaan tanah, maupun sumber dana yang digunakan dalam pembebasan tanah tersebut; keterbatasan waktu dan desakan percepatan pembangunan yang berdampak pada pelaksanaan pembebasan tanah yang dipercepat, serta tanpa memperhatikan alur pelaksanaan yang seharusnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Di luar semua itu, ada kebijakan politik pemda yang tidak hati-hati dan bisa berkonsekuensi hukum atas apa yang dilakukannya.

1. Pembebasan Tanah Bukit Klumpang

Kegiatan pembebasan tanah di Bukit Klumpang, dapat berjalan hingga proses pembangunannya tanpa ada masyarakat yang melakukan protes, walaupun ganti rugi yang diberikan atas tanah tersebut diambil berdasarkan NJOP terendah yang ada di lokasi. Menurut beberapa dokumen, tanah yang dibebaskan ini merupakan tanah yang sebenarnya milik Departemen Perhubungan dengan status Hak Pengelolaan. Akan tetapi, realitasnya tanah tersebut telah diduduki oleh warga masyarakat. Atas rencana perluasan bandara, tanah tersebut kemudian dibebaskan oleh pemda. Sebenarnya ada sesuatu yang mengganjal dalam peristiwa tersebut, sebab dalam peta, tanah tersebut adalah tanah Hak Pengelolaan milik Departemen Perhubungan, tapi mengapa bisa diduduki warga dan kemudian dibebaskan? Ketika penulis mencoba lebih jauh menelusuri status dan riwayat tanah, pihak pemda keberatan membuka data para penerima ganti rugi, apalagi ketika penulis berhasil menunjukkan peta Hak Pengelolaan tanah tersebut.²⁹ Artinya ada hal-hal yang sebenarnya ditutupi oleh pihak pemda, sebab muncul pertanyaan besar, mengapa warga tidak melakukan protes ketika hanya diganti rugi sesuai NJOP, padahal harga pasar jauh di atas NJOP, dan bagaimana bisa terjadi tanah Departemen PU dengan Hak Pengelolaan dikuasai warga, dan siapa sebenarnya mereka yang menguasai tanah tersebut. Dalam penelusuran data ini, penulis belum berhasil mengidentifikasi orang-orang yang menerima ganti rugi atas tanah tersebut, karena pihak pemda keberatan untuk membuka datanya, sementara saat data awal ini penulis dapatkan sudah tidak memiliki waktu untuk menelusuri langsung ke lapangan.

Secara teoritis, apalagi terkait keadilan hak warga masyarakat, bahwa ganti rugi diambil dari

NJOP terendah sedangkan ganti rugi yang seharusnya diberikan berdasarkan penilaian yang dilakukan oleh penilai independen, namun kenyataannya ganti rugi diterima masyarakat, dan terjadi kesepakatan antara masyarakat dengan pemerintah tanpa sebuah pertanyaan lebih jauh. Ada kejanggalan yang perlu lebih jauh dijelaskan oleh pemda, karena beberapa hal yang tidak wajar terjadi.³⁰

Dalam sedikitnya informasi yang penulis dapatkan di lapangan, menurut Abdullah Nur:

“Pada awalnya masyarakat keberatan dan menuntut ganti rugi sesuai harga pasar yaitu Rp. 300.000.- sampai Rp. 400.000.- ribu permeter, kalo ada masyarakat yang keberatan kita kembali ke ranah hukum UU No. 2 tahun 2012 tentang pengadaan tanah untuk kepentingan umum, ketika masyarakat keberatan dan tidak mengizinkan tanahnya untuk kepentingan umum sementara kebutuhan tanah mendesak untuk pembangunan, maka diproses dengan gugatan di pengadilan dan ganti rugi ditiptkan di pengadilan dan tanahnya tetap digunakan untuk kepentingan umum”³¹

Dari pernyataan tersebut di atas, bahwa ada suatu sikap yang diambil oleh pemerintah dengan memanfaatkan ketidaktahuan masyarakat mengenai penafsiran UU No. 2 tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, dimana bahwa penitipan

³⁰ Menurut beberapa informasi yang kami peroleh, orang-orang yang menduduki tanah bukit klumpang adalah para pejabat setempat, hal itu pula yang menyebabkan relatif lebih mudah penyelesaiannya. Akan tetapi posisi ini bukan isu utama, tetapi status tanahlah yang menjadi penting untuk dilihat lebih jauh, sebab perpindahan tanah ke para pemilik/masyarakat menimbulkan pertanyaan besar, karena tanah tersebut seharusnya tak perlu dilakukan pembebasan, sebab statusnya masuk pada Hak Pengelolaan No. 0001 yang diterbitkan An. Departemen perhubungan sebagai pihak pengelola Bandara Komodo. Data ini terkonfirmasi oleh narasumber dengan adanya sertifikat HPL, akan tetapi tidak mau menjelaskan lebih jauh tentang kedudukan pasti tanah tersebut.

³¹ Wawancara dengan Abdullah Nur, di Labuan Bajo, tanggal 20 Februari 2014.

²⁹ Wawancara dengan Edeltrudis Baben, di Labuan Bajo, tanggal 10 Maret 2014.

ganti rugi di pengadilan atau lembaga konsinyasi tidak mudah, tetapi melalui suatu proses yang panjang dan untuk tanah-tanah dengan kriteria tertentu, sebagaimana dimuat dalam Pasal 37 ayat (2) huruf e, dan bahwa gugatan sebagaimana dimaksud adalah gugatan dari pihak masyarakat pemilik tanah dan masyarakat yang terkena dampak pengadaan tanah tersebut, bukan dari pihak pemerintah kepada pihak masyarakat pemilik tanah. Apalagi pemda dalam pengadaan tanah ini tidak sepenuhnya menggunakan UU No. 2 tahun 2012. Dalam konteks ini ada sikap kelompok pemerintah untuk mendominasi kelompok lain yaitu kelompok masyarakat sehingga terjadi kesepakan ganti rugi tanah secara sepihak. Metode ancaman digunakan dalam rangka untuk kepentingan melancarkan upaya pemerintah mendapatkan lahan masyarakat, sementara masyarakat tidak memahami tentang aturan dan prosedur yang harusnya dilakukan. Ketidaktahuan masyarakat dijadikan sebagai cara untuk melakukan tindakan-tindakan yang tidak sesuai dengan hukum demi tercapai tujuan tertentu.

2. Pengusuran dan Konflik Tanah Bukit Binongko dan Bukit Batu

Pelaksanaan pembangunan perluasan bandara dengan tujuan sebagaimana telah dijelaskan di awal, tidak hanya dilakukan pada tanah yang sudah dibebaskan, tetapi juga pengusuran dengan tujuan perluasan pembangunan Bandara Komodo yang dilakukan pada bagian barat bandara yaitu pada sebagian area Bukit Binongko hingga Bukit Batu.

Jika di Bukit Pelumpang telah dilakukan pembebasan, hal berbeda terjadi di Bukit Binongko. Pembebasan tanah pada bagian barat Bandara Komodo, tepatnya pada area Bukit Binongko dan Bukit Batu, belum dilaksanakan. Masyarakat yang mengaku sebagai pemilik lahan, yang tergabung dalam Forum Masyarakat Pemilik Lahan Bandara Komodo (FWPL) belum menerima ganti rugi atas

tanah tersebut. Hal ini dibenarkan oleh pihak Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat.³² Ganti rugi belum diberikan karena kedua belah pihak saling mengklaim status kepemilikan atas tanah tersebut, selain itu keterbatasan biaya karena tingginya harga tanah yang dituntut oleh masyarakat yaitu Rp. 400.000/m² yang tidak dapat dipenuhi pemerintah daerah, karena harga tersebut menurut pemerintah merupakan harga yang tidak wajar dan jauh di atas NJOP di daerah tersebut. Meskipun demikian tanah tersebut telah digusur untuk kepentingan pembangunan perluasan Bandara Komodo.

Pada tanggal 4 Maret 2013, masyarakat yang memiliki tanah di sekitar Bandara Komodo diundang oleh pihak pemerintah daerah untuk menghadiri rapat. Pertemuan itu untuk sosialisasi dan pemberitahuan akan kepastian perluasan bandara yang akan dilaksanakan serta musyawarah ganti kerugian atas tanah masyarakat yang terkena perluasan tersebut. Rapat dihadiri juga oleh para pihak dari instansi-instansi terkait yang langsung dipimpin oleh Bupati Manggarai Barat, namun dalam rapat tersebut ternyata tidak disinggung tentang ganti kerugian atas tanah masyarakat, padahal sebelumnya diagendakan untuk membicarakan persoalan ganti rugi. Artinya, menurut pengakuan warga perwakilan pemilik tanah, tak pernah ada pembicaraan dalam rapat tersebut tentang ganti rugi.

Pada tanggal 26-27 Juli 2013 lahan masyarakat digusur tanpa ada pemberitahuan terlebih dahulu kepada masyarakat dan tanpa ada proses pembicaraan ganti rugi tanah masyarakat terlebih dahulu, sebagaimana pernah dijanjikan. Area atau tanah yang digusur adalah bukit Binongko dan Bukit Batu, berada pada posisi sebelah Barat Pilar XV, XVI dan pilar I batas bidang tanah Hak Pengelolaan No. 00001 yang diberikan pada Departemen

³² Wawancara dengan Marselinus Bandur, 16 Maret 2014, di Labuan Bajo.

Perhubungan sebagai pengelola Bandara Komodo.³³ Tampaknya Pemda menyederhanakan dengan menganggap masyarakat akan menuruti apa yang diinginkan. Sesuatu yang sulit diterima oleh masyarakat adalah tindakan pemerintah dengan menggusur tanah warga padahal upaya-upaya menuju kesepakatan belum berhasil dilakukan, bahkan tidak pernah membicarakannya. Hal ini tentu saja menimbulkan gejolak antara pemda dengan warga karena pemerintah dianggap arogan dan menggunakan kekuasaan yang dimiliki.³⁴

Pada saat penggusuran diwarnai dengan pertengkaran dan adu mulut antara masyarakat dan pihak yang menggusur lahan tersebut, karena di atas tanah sudah terdapat tanaman masyarakat seperti pisang, mangga, dan tanaman lainnya, namun adu mulut dapat diredakan dan penggusuran tetap dilaksanakan karena pihak Pemerintah Daerah Manggarai Barat menurunkan Polisi Pamong Praja untuk mengendalikan situasi tersebut.³⁵

Penggusuran tersebut pertama kali dilaksanakan oleh PT. Floresco kemudian dilanjutkan oleh PT. Bumi Indah, dengan kantor pusat PT. Bumi Indah yang berkedudukan di Wae Kabula Pulau Sumba sebagai pihak yang akan membangun perluasan bandara. Menurut Agus, salah satu pekerja PT. Bumi Indah, bahwa penggusuran dilakukan di luar pagar lama Bandara Komodo, yang juga dibenarkan oleh Longginus, salah satu pegawai kantor Bandara Komodo. Penggusuran dalam area pagar bandara dilakukan dengan tujuan perluasan, sedangkan penggusuran yang dilakukan pada bagian luar pagar bandara pada

mulanya bertujuan mengambil tanah untuk ditimbun pada bagian yang diperluas pada landasan pacu pesawat, namun selanjutnya tanah yang digusur disebutkan sebagai bagian tanah hak pengelolaan yang diberikan pada Bandara Komodo.³⁶ Pihak pengembang bandara telah melakukan tindakan yang jauh di luar hukum, padahal kesepakatan dengan masyarakat belum terjadi, bahkan pihak bandara dan pemda telah melakukan tindakan dengan sengaja memancing emosi warga. Pihak bandara dengan enteng mengatakan tidak mengetahui status kepemilikan dan penguasaan tanah tersebut, dan hanya mengetahui di atas tanah tersebut terdapat tanaman seperti pisang dan tanaman tahunan seperti kedondong, dan tanaman lainnya. Menurut pengakuannya pengembang, penggusuran tersebut dilakukan berdasarkan persetujuan pemerintah daerah setempat demi pembangunan perluasan bandara, persoalan dengan masyarakat bukan menjadi wewenangnya.³⁷

Dalam diskusi lebih jauh dengan perwakilan masyarakat, sebenarnya warga mendukung pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah, tetapi masyarakat meminta agar pemerintah tetap memperhatikan hak-hak masyarakat yang memiliki tanah tersebut. Atas situasi yang terjadi, perwakilan masyarakat mengaku telah melakukan berbagai upaya penyelesaian, baik itu musyawarah maupun pendekatan masyarakat pada pemerintah agar pemerintah dapat memperhatikan hak-hak masyarakat, khususnya ganti rugi tanah. Bahkan telah melakukan upaya beberapa cara termasuk pernyataan sikap atas tuntutan masyarakat yang langsung disampaikan pada Bupati Manggarai Barat. Akan tetapi semua upaya gagal dan tidak menemukan jalan keluar.

³³Dokumen penelitian, Salinan Surat Ukur No. 46/1994 diseuaikan dengan Peta Sket Lokasi Lereng Gunung Rita sampai dengan Tanah Genang Tahun 1990.

³⁴Wawancara dengan Lukas Ladja, di Labuan Bajo 14 Maret 2014.

³⁵Wawancara dengan Lukas Ladja, di Labuan Bajo 14 Maret 2014.

³⁶ Wawancara dengan Agus (salah satu pekerja di PT. Bumi Indah), 17 Maret 2014.

³⁷Wawancara dengan Longginus, di Labuan Bajo 16 Maret 2014.

Kondisi tersebut di atas membuat masyarakat semakin tidak mendapatkan kepastian, karena bertahan pada tuntutan, sementara pemerintah tidak sanggup memenuhi. Situasi tersebut semakin menempatkan masyarakat pada posisi terus melawan, dari berjuang dengan cara lobi/dialog menjadi turun ke jalan menuntut hak-haknya. Bahkan mulai muncul tindakan mengancam pihak bandara kalau tuntutan permintaan ganti rugi Rp. 400.000/m² tidak dipenuhi.³⁸ Sebenarnya jika melihat harga pasar tanah sekitar bandara, tuntutan warga tidak berlebihan, bahkan sangat normal karena memang pasar tanah di sekitar wilayah tersebut pada kisaran harga seperti yang wargauntut. Bahkan sebagai perbandingan, tanah “Plataran Komodo” yang berbatasan langsung dengan tanah yang digusur harganya di atas harga yang dituntut warga.³⁹

Sepanjang 2013, masyarakat telah beberapa kali melakukan unjuk rasa menuntut ganti rugi. Pada bulan Juli 2013, mereka mengadakan permasalahan tersebut pada Presiden Republik Indonesia; Departemen Perhubungan Republik Indonesia; Komisi Nasional Hak Asasi Manusia Pusat Jakarta; Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif; dan beberapa media nasional. Termasuk juga mengadakan ke Gubernur Nusa Tenggara Timur dan Dewan Perwakilan Daerah.⁴⁰

Pada tanggal 3 Agustus 2014 Pemda Manggarai Barat mengundang masyarakat untuk mengadakan rapat penyelesaian masalah pengadaan tanah perluasan bandara tersebut, namun rapat tersebut tidak membuahkan hasil. Rapat kembali

diadakan pada tanggal 13-14 Agustus, dalam rapat tersebut Sekretaris Daerah Kabupaten Manggarai Barat berjanji untuk merekonstruksi (batas) lokasi yang telah digusur. Upaya merekonstruksi tanah dengan mengajak semua instansi terkait, namun justru tidak mengajak masyarakat sebagai pihak yang memiliki tanah.

Menurut Darius Djabut yang bertindak sebagai perwakilan masyarakat, tujuan awal pemda melakukan rekonstruksi untuk memperjelas batas-batas dan letak tanah yang diklaim milik warga. Dalam rapat dengan warga disampaikan rencana rekonstruksi untuk memperjelas dan mengetahui batas tanah bandara seluas 95,2 ha dan memperjelas dimana letak tanah warga yang oleh pihak bandara diklaim sebagai miliknya.⁴¹

Namun karena rekonstruksi tidak melibatkan warga, masyarakat justru melakukan tindakan dengan memagari tanahnya yang telah digusur, agar batas-batasnya kembali jelas. Akan tetapi tindakan memagari tanah oleh warga dilawan oleh pemerintah. Pada tanggal 27 November pagar yang dibuat oleh masyarakat dalam rangka rekonstruksi tersebut dirusak oleh Petugas Polisi Pamong Praja sehingga menjadikan warga marah dan melaporkan polisi pamong praja ke polisi.⁴²

Hingga kini, para pihak yang berkonflik belum menemukan titik temu, sekalipun ada kesepakatan untuk melakukan rekonstruksi secara bersama dengan warga, namun sampai saat ini belum dilakukan. Akan tetapi, pihak bandara untuk sementara waktu telah menghentikan kegiatan penggusurannya sambil menunggu *master plan* pengembangan bandara yang sedang direvisi di Jakarta.⁴³

³⁸Dokumen penelitian, Salinan Surat Permintaan Penyelesaian permasalahan ganti rugi tanah oleh FWPL ke Bupati Manggarai Barat.

³⁹Wawancara dengan Saini, di Labuan Bajo tanggal 17 Maret 2014. Menurut Saini, penjaga tanah Pelataran Komodo milik Joshua Makes, tanah tersebut terjual dengan harga Rp 50.000.

⁴⁰Dokumen penelitian, Salinan Surat Pengaduan Masyarakat, tanggal 23 Juli 2014.

⁴¹Wawancara dengan Darius Djabut, tanggal 16 Maret 2014.

⁴²Salinan dokumen Surat Pengaduan Masyarakat ke Kapolres Manggarai Barat, Terkait Pengrusakan Pagar, tanggal 27 November 2013.

⁴³Wawancara dengan Longginus, di Labuan Bajo, tanggal 16 Maret 2014.

Berbeda dengan konflik yang terjadi dalam pembebasan tanah Bukit Klumpang, permasalahan pengusuran di Bukit Binongko dan Bukit Batu lebih kompleks karena negara menunjukkan kuasanya tanpa kompromi. Ketika kesepakatan kedua belah pihak belum tercapai, tindakan pengusuran telah memancing emosi warga. Kekecewaan masyarakat diungkapkan langsung dengan aksi protes terhadap pemerintah, sekalipun masih sebatas protes yang normal, tidak menjurus pada kekerasan. Akan tetapi, ketidakpastian hak atas tanah warga menempatkan masing-masing pihak saling mencurigai, saling tidak percaya. Hal itu akibat dari kebuntuan dialog untuk mencapai kesepakatan antara dua belah pihak.

Secara jernih jika dilihat lebih jauh, sulitnya mencapai kesepakatan antara masyarakat dengan pemda diakibatkan oleh para pihak bertahan pada prinsip dan keyakinannya masing-masing. Pada kasus Bukit Kelumpang, pemda mengklaim sebenarnya tanah tersebut adalah tanah Hak Pengelolaan milik Departemen Perhubungan, namun faktanya tanah tersebut dikuasai oleh masyarakat. Pengusuran tidak dilakukan karena masyarakat bersedia dibebaskan dengan harga NJOP terendah, sementara pada kasus Bukit Binongko dan Bukit Batu hal yang sama diklaim oleh pemda tanah tersebut milik Departemen Perhubungan, akan tetapi muncul riwayat tanah lain versi masyarakat, sehingga saling klaim tidak bisa dihindarkan. Realitas ini menjadikan para pihak bertahan. Kesalahan pertama pemda adalah melakukan pengusuran tanpa lebih dulu mendudukkan dan memperjelas status serta batas tanah, sehingga tindakan pengusuran menjadi amunisi bagi warga untuk menolak dan melawan.

Cara-cara yang ditempuh oleh pemda jelas memancing protes dan emosi warga dan karena belum sama sekali terjadi kesepakatan namun tindakan pengusuran telah dilakukan oleh pemerintah, tanpa ada kesepakatan antara

masyarakat dan pemerintah. Selain proses ganti rugi yang tidak dilakukan, ada persoalan serius dalam proses upaya membebaskan lahan bukit Binongko dan Bukit batu, yakni tidak adanya koordinasi yang jelas dari pihak pemerintah. Tentang siapa yang seharusnya melakukan upaya pembebasan lahan tersebut, masing-masing instansi pemerintah bekerja sendiri tanpa koordinasi, sehingga tidak jelas siapa yang seharusnya bertanggung jawab terhadap nasib tanah warga di dua bukit tersebut. Secara jelas dikatakan oleh kantor pertanahan setempat, mereka mengaku tidak dilibatkan secara langsung dalam proses pengadaan tanah tersebut, akan tetapi karena kondisi pulalah kantor pertanahan setempat menolak untuk lebih jauh menjelaskan kedudukannya dalam kasus tersebut. Hal itu karena menurut pemahamannya, apa yang dilakukan oleh pemda tidak terlalu pas dalam melaksanakan kegiatan pembebasan lahan tersebut, mungkin karena mendesak dan dibutuhkan gerak cepat akhirnya beberapa prosedur tidak dilakukan secara tepat.⁴⁴

D. Kesimpulan

Berdasarkan dokumen dan data di lapangan dan penjelasan masing-masing pihak, perluasan Bandara Komodo dilakukan pada tiga tempat yaitu pada perpanjangan landasan pacu yang masih masuk dalam luasan hak pengelolaan No. 00001 An. Departemen Perhubungan, sedangkan pada bagian barat tepatnya pada tanah Bukit Binongko dan Bukit Batu, langsung dilakukan pengusuran tanpa pemberian ganti kerugian. Pada bagian utara bandara tanah Bukit Klumpang dilakukan melalui kegiatan pembebasan tanah, yang kemudian tercapai kesepakatan ganti rugi. Akan tetapi tidak muncul persoalan dalam proses ganti rugi, para pihak bersepakat dengan apa yang ditawarkan oleh pemerintah.

⁴⁴ Wawancara dengan Alex (bukan nama sebenarnya), di Labuan Bajo, Maret 2014.

Dalam pembebasan lahan Bukit Klumpang, ada beberapa dokumen yang sebenarnya sangat mengagetkan karena status tanah yang ditempati masyarakat adalah tanah Hak Pengelolaan milik Departemen Perhubungan yang diperoleh sejak awal pembagunan bandara. Artinya tanah tersebut bisa dikuasai oleh warga karena memang diberikan, dijual, atau diserobot oleh masyarakat. Sejauh penelitian ini di lapangan belum berhasil membuktikan bagaimana prosesnya sehingga tanah tersebut bisa diduduki warga, bahkan menurut beberapa sumber tanah tersebut dijualbelikan/atau diberikan kepada oknum-oknum tertentu di dalam pemerintahan. Kondisi tersebut yang sebenarnya agak rancu karena pemerintah membebaskan tanah dengan status hak pengelolaan, padahal seharusnya tidak perlu dilakukan pembebasan, karena tanah tersebut menjadi hak pengelola bandara yang statusnya jelas memiliki Hak Pengelolaan, apalagi faktanya telah terjadi pembebasan lahan dengan ganti rugi.

Di sisi lain, setelah dipelajari lebih jauh dalam proses pembebasan lahan, pemda telah melakukan hal-hal di luar prosedur pembebasan lahan, baik memintas kewenangan maupun melewati proses-proses administrasinya. Keterangan dari lembaga pertanahan cukup memberikan gambaran bahwa Badan Pertanahan setempat tidak terlibat atau dilibatkan secara langsung. Sebagaimana pengakuan narasumber, mereka tidak menjadi pelaku langsung dalam proses pembebasan lahan tersebut, padahal seharusnya BPN terlibat langsung dalam proses pembebasan lahan tersebut.

Pada kasus tanah Bukit Binongko dan Bukit Batu jauh lebih rumit karena pihak pemda melakukan pembangunan perluasan bandara dengan menggusur tanah warga. Masing-masing bertahan pada klaim sebagai pemilik tanah, sehingga tidak menemukan titik temu. Problemnnya, pemda tidak melakukan proses dan cara yang tepat dalam mengambil kebijakan. Tindakan sepihak

dengan menggusur tanah warga tanpa ganti rugi memperkeruh persoalan.

Tampak ada perlakuan berbeda atas tindakan pemerintah dalam mengambil kebijakan antara kasus Bukit Kelumpang dengan Bukit Binongko dan Bukit Batu. Jika pada Bukit Kelumpang pemda bersepakat dengan warga, tidak dengan dua bukit yang lain. Artinya tindakan yang diambil oleh pemerintah dengan cepat dan tegas untuk mengambilalih dan tanpa kompromi menggusur warga. Hal itu membuat masyarakat protes dan marah atas tindakan tersebut sehingga konflik dan ketegangan terus berlanjut.

Ada upaya-upaya untuk menyelesaikan persoalan tersebut, namun tidak pernah menemukan titik temu. Persoalan mendasarnya adalah klaim atas status tanah, masing-masing merasa benar dengan argumen dan data yang dimiliki. Namun sebenarnya pihak pemda dalam posisi lemah karena sudah menawarkan jumlah ganti rugi, hanya saja masyarakat tidak bersepakat dengan harga yang ditawarkan karena terlalu rendah, jauh di atas harga pasar tanah. Dengan menawarkan ganti rugi, sebenarnya pemda sudah mengakui status tanah tersebut milik warga, apalagi data-data yang dimiliki warga lebih lengkap.

Persoalannya, akibat berlarutnya persoalan tersebut, semakin menjadikan persoalan bertambah liar, karena ada pihak-pihak lain yang terlibat. Hal itu wajar karena masyarakat berupaya mencari jalan penyelesaiannya sendiri, baik melalui jalur anggota dewan, LSM, maupun tokoh-tokoh masyarakat adat yang bersedia membantu. Upaya itu harus warga lakukan karena ia sadar sedang berupaya memperjuangkan kepentingan dan hak-haknya. Oleh karena itu, tidak ada upaya lain bagi pemda untuk kembali bernegosiasi dan mencari jalan untuk penyelesaian kasus tersebut, sebab jauh lebih riskan bagi pemda jika terus membiarkan persoalan tersebut berlarut, karena berpotensi memunculkan konflik dan kekerasan yang lebih besar.

Daftar Pustaka

- Abdurahman, H. *Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1994.
- Azwir. *Pelaksanaan Ganti Rugi Hak Atas Tanah Untuk Kepentingan Umum Pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh*, Universitas Sumatera Utara-Medan, 2009.
- Bukhari. *Problematika Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Kepentingan Umum, Studi Kasus Pada Pembangunan Kampus Unimal Di Desa Reuleut Timur Kecamatan Muara Batu Kabupaten Aceh Utara*, Universitas Sumatera Utara-Medan, 2008.
- Denzin, Norman K. Yvonna S. Lincoln. *Hand Books Of Qualitative Reserch*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009.
- Gabriel, Renardy Haposan. *Studi Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Yang Berasal Dari Tanah Milik Adat Di Kota Jayapura*, STPN-Jogjakarta, 2006.
- Hermawan, Deni. *Studi Mengenai Pelaksanaan Pengadaan Tanah Skala Kecil Bagi Pelebaran Jalan Umum Untuk Pembuatan Jalan Layang Di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat*, STPN-Jogjakarta, 2005.
- I Made Asdhiana, "Jelang Sail Komodo Perluasan Bandara Dikebut", <http://travel.kompas.com/read/2013/09/03/Jelang.Sail.Komodo.Perluasan.Bandara.Dikebut>, diakses pada tanggal 21 November 2013, pukul 11.15 WIB.
- Lubis, Muhammad Yamin dan Abdurahim Lubis. *Pencabutan Hak, Pembebasan dan Pengadaan Tanah*, Bandung: CV Mandar Maju, 2011.
- Moleong, Lexy J. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2007.
- Nggoro, Adi M. *Budaya Manggarai Selayang Pandang*, Ende: Nusa Indah, 2006.
- Rachman, Noer Fauzi, "Rantai Penjelaras Konflik-konflik Agraria yang Kronis, Sistemik, dan Meluas di Indonesia", *Bhumi*, No. 37 tahun 12, April 2013.
- Rusdi. *Konflik Sosial Dalam Proses Ganti Rugi lahan dan Bangunan Lumpur Lapindo*, Yogyakarta: STPN Press, 2012.
- Salindeho, John. *Masalah Tanah Dalam Pembangunan*, Jakarta: Sinar Grafika, 1987
- Sitorus, Oloan dan Dayat Limbong. *Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum*, Yogyakarta: Mitra Kebijakan Tanah Indonesia, 2004.
- Soemardjono, Maria SW. *Tanah untuk Kesejahteraan Rakyat*, Yogyakarta: Bagian Hukum Agraria Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, 2010.
- Soesangobeng, Herman. *Filosofi, Asas, Ajaran, Teori Hukum Pertanahan dan Agraria*, Yogyakarta: STPN Press, 2012.
- Sugiarto. *Problematika Hukum Dalam Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengadaan Tanah bagi Pengembangan Landasan Pacu Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*, Universitas Diponegoro-Semarang, 2010.
- Sutedi, Adrian. *Implementasi Kepentingan Umum Dalam Pengadaan Untuk Pembangunan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2006.
- Teobaldus, deki Kanisius. *Tradisi Lisan Orang Manggarai Membidik Persaudaraan Dalam Bingkai Sastra*, 2011
- Wignjosoebroto, Soetandoyo, *Industrialisasi dan Perubahan Fungsi Sosial Tanah Hak Milik Atas Tanah*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2010.
- Winangun, Y. Wartaya, SJ *Tanah Sumber Nilai Hidup*, Yogyakarta: Kanisius, 2004.
- [http://manggaraiibaratkab.go.id/Manggarai Barat dalam Angka \(diunduh tanggal 13-03-2014\)](http://manggaraiibaratkab.go.id/Manggarai Barat dalam Angka (diunduh tanggal 13-03-2014))
- [http://www.kemendagri.go.id/pages/profil-daerah/kabupaten/id/53/name/nusa-tenggara-timur/detail/5315/manggarai-barat \(diunduh tanggal 05-06-2014\)](http://www.kemendagri.go.id/pages/profil-daerah/kabupaten/id/53/name/nusa-tenggara-timur/detail/5315/manggarai-barat (diunduh tanggal 05-06-2014))
- [http://kbbi.web.id oleh Kemendikbud \(diunduh tanggal 28-12-2013, pukul 17.10\)](http://kbbi.web.id oleh Kemendikbud (diunduh tanggal 28-12-2013, pukul 17.10))
- [http://asep-solihin.blogspot.com/2012/11/metode-penelitian_2.html \(oleh,Asep Solihin, diunduh 18-12-2013, pukul 20.20 WIB\)](http://asep-solihin.blogspot.com/2012/11/metode-penelitian_2.html (oleh,Asep Solihin, diunduh 18-12-2013, pukul 20.20 WIB))

ocw.gunadarma.ac.id/manusia-dan-keadilan,
(Bahan Kuliah Ilmu Budaya Dasar Universitas Guna Darma Diunduh, 16-12-2013, pukul 17.20 WIB).

<http://google.wiranet.co.id/dukungan/faq>,
(diunduh tanggal 9 Juni 2014).